

8 F.

KUIFJE

HET WEEKBLAD VOOR JONGENS VAN 7 TOT 77 JAAR

Nr 24

IN NEDERLAND 60 Cts

SPECIAAL LUCHTVAARTNUMMER



Vautour

301

PHIL DAMBLY

Onder ons... Vermaken wij ons best...

ALS EEN VOGEL IN DE LUCHT...

JE houdt van auto's omdat ze vlug en ver rijden. Maar toch voldoet de auto de mens nog niet helemaal want men blijft met de vier wielen aan de grond, en een vliegtuig niet.

Een vliegtuig vliegt vlugger en verder dan een auto rijden kan. Voor een vliegtuig bestaan er geen grenzen, bergen noch zeeën meer. Een vliegtuig vliegt zo vrij als een vogel in de lucht. Het vliegtuig heeft de mens waarlijk tot de koning van de schepping gemaakt. Hij kan die nu in al haar heerlijkheid van uit de lucht bewonderen.

Vroeger leefden de mensen ver van elkaar, en ze vermoedden niet eens dat er miljoenen andere mensen waren die in andere landen, in andere werelddelen en op duizenden eilanden leefden en werkten op een andere manier. Het vliegtuig heeft de kennis van de mens op zeer aanzienlijke wijze uitgebreid. Het vliegtuig heeft de afstand overwonnen. Voor de moderne mens bestaan er praktisch geen afstanden meer. Het vliegtuig brengt hem in enkele uren tijds, op om het even welke plaats in om het even welk land van de wereld !

« Kuifje » wijdt dit nummer aan de luchtvaartpioniers die in weinige decennia van het vliegtuig dat heerlijke moderne verbindingsmiddel tussen de mensen hebben gemaakt. Hoe beter de mensen elkaar zullen leren kennen, des te meer ze van elkaar zullen houden. Want onbekend maakt onbemind.



DE ZONEN VAN LAMBIK

STOKDOOF

Piet : Die arme Jansen is stokdoof geworden. Dat zal hem zijn baan wel kosten...

Toon : Neen, hij is overgeplaatst naar de afdeling klachten.

LASTIGE VRAAG

— Hoe heten de inwoners van Parijs eigenlijk ?

— Weet ik niet. Ik ken ze niet allemaal.

HET FEESTJE

— Waar kom jij zo laat vandaan ? Weer overwerk op kantoor ?

— Neen, hoor ! We hadden een zeer onverwacht feestje. De baas heeft zijn been gebroken !

(Mopjes ingezonden door Paul van Cleemput, Antwerpen.)

DE POSTBODE WORDT VERWACHT

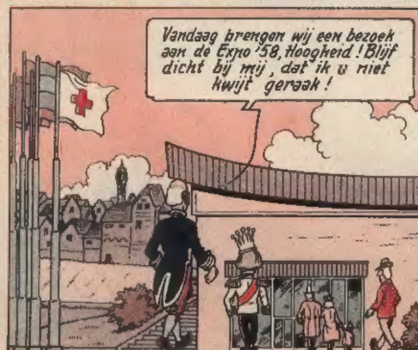
HERMAN GIJSELS, Regentstraat, 17, Antwerpen, *zou willen korresponderen met jongens uit vreemde landen, liefst uit Canada, de U.S.A., Belgisch Congo, de Nederlandse Antillen, Zuid Afrika, Noorwegen of Denemarken. Men mag hem schrijven in het Frans of in het Nederlands. Herman interesseert zich voor fotografie, postzegels, camping, ansichtkaarten, tourisme en de EXPO 58.*

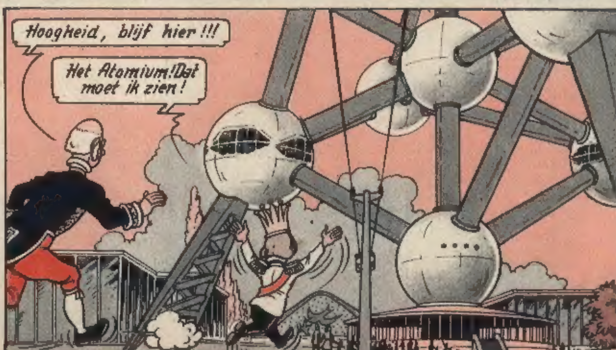
RITA CLAEREBOUT, Kortrijkstraat F 16, Oostkamp bij Brugge, *(15 jaar) zou willen korresponderen met een meisje van haar leeftijd in het Nederlands. Rita verzamelt postzegels en houdt van muziek (accordeon), dans en film.*

ERIK TIEMAN, van Kinsbergenstraat, 130, Den Haag, Holland, *zoekt een korrespondentievriend die van moderne muziek en ballet houdt. Erik is zestien jaar oud.*

WIM 't HOEN, Lorentslaan, 13b, Schiedam, in Nederland, *zou graag korresponderen met jongens uit alle landen als ze maar Nederlands schrijven. Wim is 12 jaar oud en verzamelt postzegels.*

DE AVONTUREN VAN 'T PRINSKE





ONZE TEST

BEN JE REDELIJK?

DE mens is een redelijk schepsel, dus zou hij steeds redelijk moeten handelen en nooit het onmogelijke verlangen. Dit is niet altijd het geval. De mens handelt soms wel alsof hij over geen greintje gezond verstand beschikt. Om te weten of jij handelt als een redelijk schepsel, geef je antwoord op onderstaande vragen.



1 In een redetwist geef je makkelijk toe, zelfs al ben je er van overtuigd dat het goed recht aan je zijde staat? . . . .

2 Je kan op tijd je boek wegleggen of ophouden naar de radio te luisteren of televisie te kijken om naar bed te gaan? . . . .

3 Je zaagt je huisgenoten niet de oren af als zij je iets niet kunnen of niet willen geven? . . . .

4 Van twee voorwerpen kies je datgene dat het nuttigst is, dat je het best gebruiken kan? . . . .

5 Je laat je gewillig verzorgen wanneer je ziek bent, je neemt de voorgeschreven medicijnen of versterkende middelen? . . . .

6 Wanneer je een sport beoefent ga je nooit tot aan de grens van je krachten? . . . .

7 Wanneer men je iets verbiedt omdat het je kan schaden, tracht je niet dit verbod te ontduiken? . . . .

8 Je koopt het voorwerp dat je erg verleidelijk toeschijnt maar volkomen nutteloos is, niet? . . . .

9 Om gezondheidsredenen mag je zekere spijzen niet eten. Je volgt dit voorschrift zonder brommen op? . . ..

10 Over het algemeen ben je met weinig tevreden? . . . .

Totaal . ...

ALS PILOTEN ZICH VERVELEN...

DE piloten van twee Amerikaanse escadrilles gestationeerd in Duitsland bekijken elkaar sedert enkele tijd met de rug. Waarom? Wel, omwille van een prachtige tijger die 500 kg weegt! Om eerlijk te zijn moeten wij hieraan toevoegen dat die tijger niet leeft, maar in brons is gegoten. Deze tijger was oorspronkelijk de mascotte van het 53^e escadrille en niemand dacht er aan er zich meester van te maken. Op zekere dag echter werd kolonel Paap, groepskommandant van het 53^e escadrille verplaatst naar het 32^e en zulks... zonder tijger. Hij kon de mascotte van het 53^e niet vergeten, sprak er met zijn officieren over en ze besloten de tijger naar het 32^e escadrille te halen.

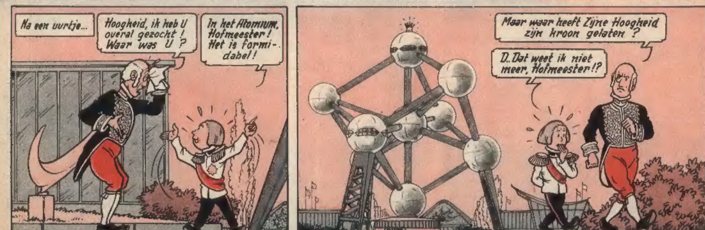
Met dit doel ging het 32^e escadrille op bezoek bij het 53^e, bracht een respektabel aantal flessen whisky mee en er werd geschonken en gedronken tot in de kleine uurtjes. Zowel de piloten van het 32^e als die van het 53^e waren dronken, maar het waren de bezoekers, dus die van het 32^e, die eerst overeind kwamen en zich de ogen uitwreven. Toen de piloten van het 53^e het enkele uren nadien eveneens zo ver hadden gebracht, stelden zij tot hun grote ontzetting vast dat hun tijger verdwenen was. Terwijl hun hoofd nog zwaar woog van de alkohol, namen zij het kloek besluit een strafexpeditie naar het 32^e te sturen. Zo gezegd zo gedaan. De piloten van het 53^e lieten zich doorgaan voor vliegeniers die uit verlof kwamen, autopech hadden en wensten zo spoedig mogelijk hun in Frankrijk gelegen basis te vervoegen. Zij kregen een depanagewagen met kraan. Terwijl een deel van de delegatie enkele piloten van het 32^e in de bar een glas aanbood en aan de praat hield, stalen de anderen de tijger. Op het afgesproken uur vonden de samenzweerders elkaar terug bij de uitgang van het kamp. Vol vreugde omdat hun opzet zo goed geslaagd was, reden zij de poort uit...

Toen kwam er echter een jeep opdagen en daarin zat kolonel Paap! Met één oogopslag zag hij wat er gebeurd was. Hij bestrafte zijn oudpiloten met 24 uren opsluiting en plaatste « zijn » tijger opnieuw in eigen kamp.

Zo ver staat de zaak op dit ogenblik. Het is echter best mogelijk dat ze nog een staartje krijgt!



DOOR WILLY VANDERSTEEN



DE EERSTE VLIEGTUIGPILOTEN :

CLEMENT ADER (Fransman) vloog in 1890 60 meter ver met een vliegtuig met een stoommotor !

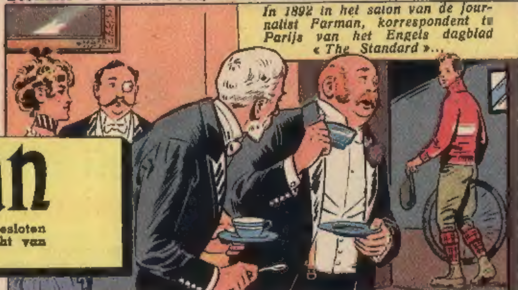
WILBUR WRIGHT (Amerikaan) vloog in 1903, na een start op rails, 250 meter ver met een benzinemotor.

SANTOS-DUMONT (Braziliaan) vloog in Frankrijk in 1906 220 meter na een start op een gewoon vliegveld.

Scenario : YVES DUVAL Illustratie : FERNAND CHENEVAL

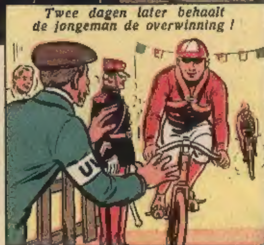
Henry Farman

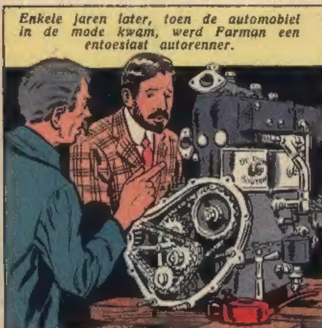
legt in 1908 de eerste kilometer af in gesloten vlucht, en volbrengt daarna de eerste vlucht van stad naar stad (Châlons-Reims).

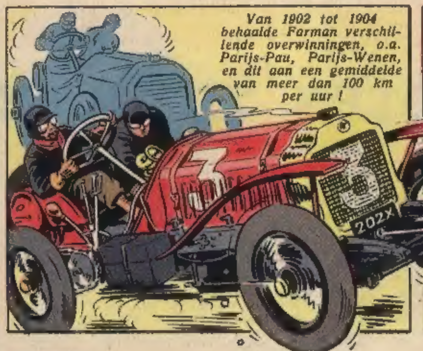








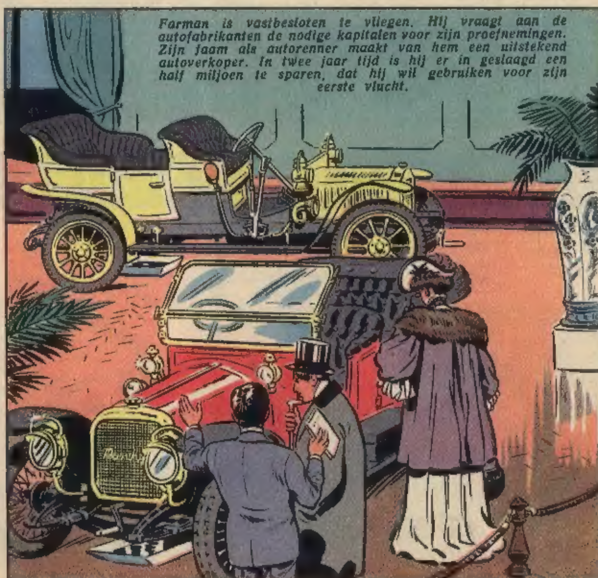




















Farman leert de gebroeders Voisin kennen, die zweeftoestellen bouwen in hun werkhuizen te Billancourt.
















Op zekere dag in de Bibliothèque Nationale...
Wat denk je in deze boeken te vinden, mijnheer Farman ?


Er zal niets van terechtkomen, indien we niet over een permanent proefvliegveld kunnen beschikken...


Indien we iedere dag het toestel moeten demonteren, het van de garage naar het vliegveld brengen, het weer in elkaar steken... en datzelfde spel 's avonds herbeginnen.
Neen, ons vliegtuig moet gemonteerd blijven in een loods naast het vliegveld...


Ik heb het gevonden ! Een dekreet van het Ministerie van Oorlog heeft vroeger proefnemingen met ZWEEFTOESTELLEN toegelaten op het oefenveld van Issy-les-Moulineaux... Ik zal me op dat dekreet beroepen !


Farman heeft langs het militair oefenveld een streepje grond gekocht waarop hij een atelier-loods laat optrekken. Op 22 augustus 1907 kan hij met zijn proefnemingen beginnen !
Opgepast ! Het vliegtuig gaat vertrekken !


Helaas, hij slaagt er alleen in over het veld te rijden, en kan zich niet in de lucht heffen...


Wekenlang tracht Farman allerlei verbeteringen aan te brengen.


Deze maal heeft het linkerwiel de grond verlaten...
Neen, het was het rechterwiel...
Zal ik dan nooit kunnen vliegen ?


Op zekere dag, het was op 15 oktober... Toen Farman zijn toestel weer naar de loods reed met draaiende schroef, liet hij de kommando-knuppel los en... de machine steeg...
!


Verdorie ! HIJ VLIEGT ! Maar ik droom niet !
Hij snijdt de gastoevoer af. Hij gaat neerstrijken..
3







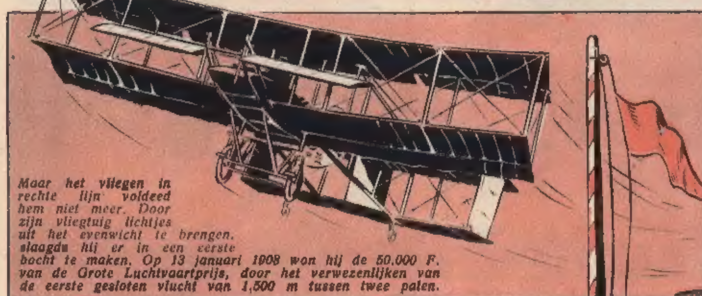






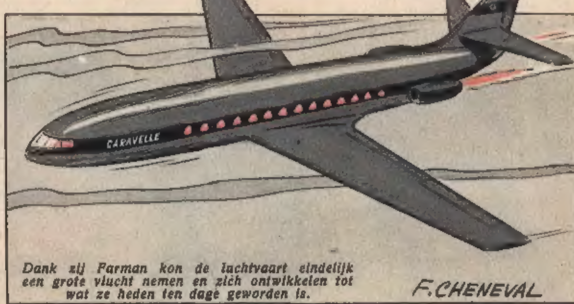


Op dat moment konden alleen de gebroeders Wright vliegen, dank zij een zeer ingewikkeld systeem met tegengewichten om hun toestel op een rail vooruit te jagen. Farman was de enige mens ter wereld die vrij kon vliegen.









Volgende week : RUDYARD KIPLING



HOEMPA PA DE

Hoempa Pa wil zijn vriend Dubbele Scalp terug naar de Bleekgezichten



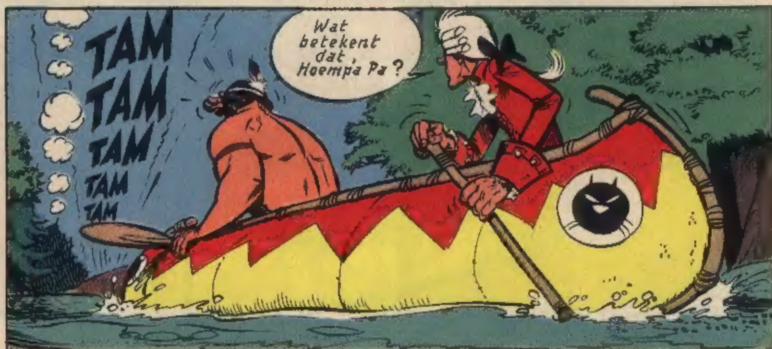


















ROODHUID

TEKST [illegible] TEKENINGEN UDERZO

leiden, maar de twee vrienden hebben af te rekenen met de Platvoeten...





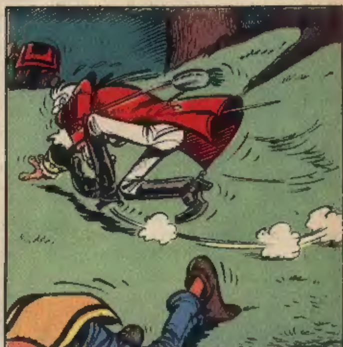


















EEN MAN EN ZIJN BEROEP

DE LIJNPI



Kommandant Douglas Owen aan het stuur van een DC 7 C.

VANDAAG stellen we Douglas Owen voor, kommandant aan boord van een lijnvliegtuig van de Sabena, dat de regelmatige dienst met New York verzekert. Douglas Owen is een sympatieke verschijning, groot, lichte ogen, een hoog voorhoofd. Vriendelijk en bescheiden praat hij met ons over zijn beroep.

TIJDENS de oorlog was hij piloot bij de RAF. Heel dikwijls moest hij het luchtafweergeschut trotseren en op 2 meter boven de grond of boven de zee huiswaarts vliegen om te ontsnappen aan het vuur van de vijand. Hij escorteerde konvooien over de Atlantische Oceaan, transporteerde reservestukken van Gibraltar naar Malta, en gewonden van Malta naar Gibraltar. Hij wierp bommen en ook parachutisten. Op zekere nacht werd hij door het kanonvuur van een destroyer getroffen en slaagde er toch in van de Deense kust naar zijn thuishaven in Engeland te vliegen.

Over het werk van de marconist vertelden wij reeds een en ander in ons nummer 21. Vandaag maken wij dan nader kennis met de zware taak van een kommandant aan boord van een DC 7C op de lijn Brussel-New York.

De kommandant komt in de vlieghaven toe anderhalf uur of twee uren alvorens hij moet opstijgen. Ieder lid van de bemanning heeft een wel bepaalde taak te vervullen, maar de kommandant kijkt alles zelf nog eens na. Hij werpt een oogslag op de dinghies, de dozen drinkwater, levensmiddelen, zaklampen, enz., enz. Samen met de mecanicien inspekteert hij de motor en de banden en met de navigator maakt hij het vliegplan op. Hij houdt hierbij rekening met de indikaties welke hem gegeven werden door de kontroletoren en met de gegevens die op de laadbrief staan.

Inderdaad, de hoogte waarop een toestel zal vliegen hangt in grote mate af van het gewicht. Een vliegtuig dat slechts voor de helft is geladen, kan hoger vliegen dan een dat voor 100 % geladen is. De kommandant kijkt ook of de lading goed aangebracht is en of het vliegtuig perfekt in evenwicht blijft. Het gewicht en de positie van de lading in het ruim, heeft meer of minder belang al naar gelang het type van vliegtuig.

Wanneer de bemanning op post is en de passagiers zijn ingescheept, beginnen de voorbereidingen voor het opstijgen. De eerste officier (de tweede piloot) en de mecanicien moeten eerst en vooral 130 of 140 elementen van het ingewikkeld stuurmechanisme nakijken. Alle operaties gaan mechanisch en dit nazicht neemt slechts enkele minuten in beslag. Het is de derde motor die eerst wordt ingeschakeld. Waarom ? Omdat deze motor de hydraulische remmen kommandeert. Vervolgens komen nummer 4, 2 en 1 aan de beurt. Op dat ogenblik seint de marconist van het vliegtuig aan de kontroletoren dat alles in orde is en hij vraagt de toelating om naar de startbaan te rijden. De kontroletoren geeft de toelating en meteen ook het nummer van de startbaan. Dit nummer geeft tegelijkertijd een richting aan. Het spreekt vanzelf dat geen enkel piloot een kompas nodig heeft om naar de startbaan te rijden. Hij kent zijn vlieghaven op z'n duimpje ! Dan laat de kommandant de motoren op volle kracht draaien, maar nog steeds terwijl het vliegtuig stilstaat. De mecanicien heeft de taak er over te waken dat de motoren wel degelijk hun volle kracht kunnen geven. In een DC 7C is dit 3400 PK per motor.

Hij kijkt tevens of de ontsteking in orde is, evenals de distributie en het verbruik van de brandstof, de drukking, de temperatuur van de olie en de temperatuur van de cylinderkoppen. Deze operatie neemt ongeveer een kwartier in beslag. Indien er iets hapert, geeft de kommandant het bevel terug te keren naar de loods. Gaat alles goed, dan worden de navigatieinstrumenten nog eens zorgvuldig nagezien en dan seint de marconist aan de kontroletoren dat alles in orde is en vraagt de toelating om op te stijgen.

HET OPSTIJGEN

HET opstijgen geschiedt steeds onder de verantwoordelijkheid van de kommandant. Hijzelf neemt meestal de kommando's in handen en draagt ze slechts over aan de tweede piloot wanneer alles perfekt in orde is.

De flaps worden op 20° gezet, de motorkoeling op nul (maximum). Dan geeft de kommandant aan de mecanicien een cijfer (bv. 140). Dit cijfer is een konventionele indikatie, die de mecanicien de kracht aanduidt waarop hij iedere motor moet brengen (bv. iedere motor op 1400 PK).

De mecanicien voert het bevel uit en kontroleert een laatste keer de temperatuur van de olie in de motoren. Het vliegtuig rijdt of rolt nu over de startbaan. Dan volgt « snelheid 1 ». Voor het vertrek berekent de tweede piloot de snelheid waarop het te laat zou wezen om het vliegtuig te doen stoppen. Deze snelheid hangt af van het gewicht van het vliegtuig en de lengte van de startbaan. Zodra de snelheidswijzer deze bepaalde snelheid geeft, roept de piloot de kommandant toe : « snelheid 1 ». Volgt « snelheid 2 ». Tussen « snelheid 1 » en snelheid 2 » is er een verschil van ongeveer 20 km per uur. Dat is de snelheid waarmee opgestegen wordt. Op dit ogenblik drukt de kommandant op

LOOT

> IN DE LUCHTHAVEN VAN NEW YORK
>
> ---
>
> **UW TOESTEL MIST EEN WIEL**
> zei de kontrole-toren
> **DAT WEET IK**
> antwoordde de piloot kalm en landde veilig.

een hendel en het vliegtuig verlaat de vaste grond. Een sekonde later trekt de mecanicien het landingsgestel op. Gedurende heel de reis zorgt hij er voor dat de motoren op de gewenste kracht blijven draaien.

OVER DE ATLANTISCHE OCEAAN

TOT Shannon wordt de navigatie verzekerd door de tweede piloot. Na Shannon zorgt de navigator er voor. Hij doet dit met de hulp van de Loran : een systeem dat de positie van het vliegtuig elektronisch opgeeft. Na Gander nemen de kommandant en de tweede piloot het roer weer in handen en vliegen met de hulp van de radioseinen, door de verschillende kontrole stations uitgezonden. Nu kan de navigator slapen. De leden van de bemanning slapen om de beurt gedurende drie uur, alleen de marconist blijft altijd op post.

Wanneer New York nadert, neemt de marconist kontakt op met de kontroletoren van de reusachtige vlieghaven en krijgt de juiste weersgesteldheid boven de landingsbaan. Voor de vlieghavens New York, Parijs, Brussel, Londen,. Stockholm en nog vele andere, bedraagt de minimum zichtbaarheid 500 meter. Indien het weer zo slecht is of indien er zo'n dichte mist hangt dat de zichtbaarheid het bepaalde minimum niet bereikt, dan krijgt de piloot geen toelating om te landen en wordt zijn toestel naar een andere vlieghaven geloodst.

Te Antwerpen is er een zichtbaarheid van 800 meter vereist, dat komt omdat de landingsbaan veel korter is dan deze van modernere en grotere vlieghavens zoals bv. Schiphol, Londen, Brussel of New York. Het is de kommandant zelf die het landingsmaneuver uitvoert. Wanneer zijn toestel veilig op de grond staat en de passagiers zijn uitgestegen, dan maakt hij een nauwkeurig verslag van heel zijn reis.

Nu weten jullie iets meer af over de zware taak en de grote verantwoordelijkheid van kommandant Douglas Owen. Wij danken hem van harte voor zijn vriendelijkheid en wensen hem veel geluk op al zijn verdere reizen.



Deze twee tekeningen geven er je een idee van hoe het toekomstig atoomvliegtuig van Lockheed er zou kunnen uitzien. Nummer 1 is een lijnvliegtuig, nummer 2 een bombardementsvliegtuig, beiden aangedreven met atoomenergie. Ze kunnen snelheden bereiken die veel hoger zijn dan die van het geluid. Lockheed ontving tot op heden 12.600.000 dollars om zijn opzoekingen inzake atoomvliegtuigen voort te zetten.

EEN ATOOMVLIEGTUIG

SEDERT maanden varen er atoomduikboten, die zich af en toe verwaardigen het anker te gooien in een haven. Er zijn steeds een massa nieuwsgierigen om dat wonder te bekijken, maar de politie is er als de kippen bij om iedereen op eerbiedige afstand te houden. De Amerikaanse Marine kon met een tikje misprijzen neerkijken op de luchtvaart die er nog niet in geslaagd was een atoomvliegtuig in de lucht te zenden. Thans zal daarin verandering komen want, naar verluidt, worden er op dit moment proefvluchten gemaakt met atoomvliegtuigen.

Hier zie je dan twee tekeningen gepubliceerd door de firma Lockheed. Er is aan beide toestellen niets speciaals, aldus zou men menen. Nochtans worden zij aangedreven door kernenergie en kunnen zij twee of drie maal de snelheid van het geluid bereiken. De lading kernenergie die zij moeten meenemen is gering en hun aktieradius praktisch onbeperkt.



VERBODE

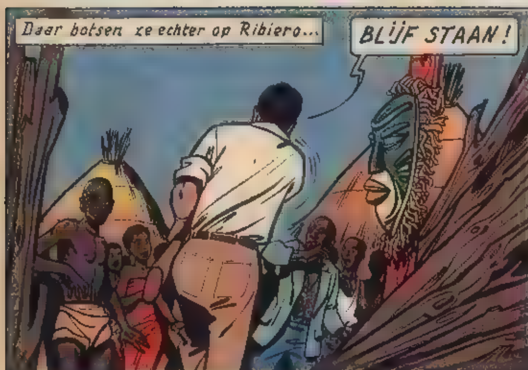
Ribiero heeft besloten zich meester te maken van het





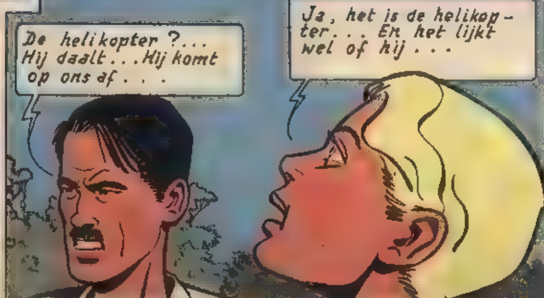












N ZONE

Tekst en tekeningen door Frans Craenhals



n wiens inwoners de expeditie de weg versperren...





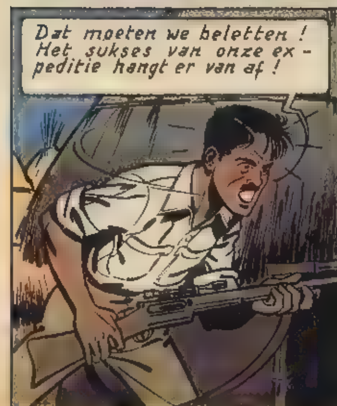
















DWARS DOOR DE STORM

OP het ogenblik dat er van de oceaan een lichte bries opsteeg die langsom zou aanzwellen tot een tornado, lag Bob Stevens lekker te zonnen op het strand van Kindley. De zee schitterde en kinderen speelden in het lauwe zand. Ergens onder de tropenhemel werd de cycloon echter reeds geboren uit een geheimzinnige kombinatie van dampen en stromingen, gepaard met de rotatie van de aarde en de koude op grote hoogte. Die cycloon zou langzaam tot een geweldige natuurkracht uitgroeien.

BOB STEVENS droomde. De laatste dagen waren niet zo heel goed geweest. Hij voelde in z'n binnenste een soort van doffe spanning, die nergens zo voelbaar is dan in dat deel van de wereld waar de stormen ontstaan. Bovendien was er die domme geschiedenis met Mac Cormick, een grote Ier die de hand op het hart droeg, maar soms om een kleinigheid in vreselijke woede ontsteken kon. Hij was bovendien zo koppig als een muilezel en zo wraaklustig als een olifant. Stevens en Mac Cormick werkten reeds twee jaar met elkaar in dezelfde B 29 en alles was glad gegaan tot op de avond toen Mac twee keren moest aanleggen vooraleer hij zijn zwaar toestel veilig op de landingsbaan had gezet en Bob daarover een onschuldig grapje maakte. Mac had het kwalijk genomen en woedend gedreigd Bob op het gelaat te trommelen in de beste tradities van de Ierse vechtpartijen. Sedertdien deden Stevens en Mac Cormick of ze elkaar niet zagen. Zij waren beiden ingelijfd in de 373e meteorologisch escadrille gestationeerd op de Bermuden. Dit betekent, dat ze behoren tot de brigaden die met hun vliegtuigen opstijgen op het moment dat alle andere ernstige piloten besluiten op vaste grond te blijven nl. als er onweer dreigt. Drie of vier keren per week stijgen de B 29 van de Amerikaanse Air Weather Service op van hun basis in Florida, Porto Rico en de Bermuden om de weerkundige kondities boven de oceaan te bestuderen. Wanneer de tornado zich vormt moeten zij naar de kern van dit natuurfenomeen toe. Zij moeten uitmaken hoe groot ze is, hoe sterk de winden zijn en in welke richting de tornado zich beweegt.

* * *

Die morgen kreeg het 373e escadrille van Kindley de opdracht de orkaan in wording te bestuderen. Het monster was aangegroeid en wervelwinden waren geboren. Enkele schepen hadden de aanwezigheid van dit orkaan reeds gemeld. Toen Bob Stevens op zijn basis aankwam, werd hem gemeld dat hij samen met de Ier Mac Cormick, de marconist en Rochester moest opstijgen. Hij was dus weer met Mac Cormick samen in hetzelfde toestel. Zij stonden voor dezelfde taak en voor deze taak moesten alle persoonlijke vetes wijken.Ze trokken hun zware overall aan, grepen hun zak en hun valscherm en liepen naar het gereedstaand toestel. Mac Cormick had de mond niet geopend. Ze klommen aan boord...

— Kontakt!

De motoren bromden en het zware, grote vliegtuig, log als een eend wiens vleugels men gekortwiekt heeft, rolde over de betonnen startbaan. Vijf minuten later zweefde het reeds tussen de hemel en het water. Toen het toestel begon te schommelen, wisten de jongens dat zij in de omgeving van de tornado kwamen.

Een tornado kan men vergelijken met een draaitol. Inderdaad, ze draait op zichzelf en beweegt zich draaiend voort. Stevens die de kommando's in handen had, drong volgens de voorgeschreven regels op een hoogte van 500 m in de orkaan. Dan steeg hij hoger. Rochester stond aandachtig over zijn toestellen gebogen en registreerde zonder ophouden de temperatuur, de atmosferische drukking, de snelheid van de wind, en nog veel meer. Op het ogenblik dat de storm de snelheid van een orkaan had bereikt — 130 km per uur — lei de piloot zijn toestel met de neus in de wind. Het lijf aan lijf gevecht met de tornado was begonnen. Het vliegtuig had een hoogte van 7.000 m bereikt. Door de patrijspoorten onder de vleugels konden ze naar buiten kijken en zien hoe de wolken wervelden rond een sombere en toch lichtgevende vlek, de kern van die woedende draaitol. De B 29 verloor regelmatig hoogte. Iedere sekonde zakte hij dieper in die helse kring van vreselijke winden. Stevens had besloten de westerflank van de cycloon te exploreren, want het was daar dat het monster, volgens de berekeningen van Rochester, een zwakke plek vertoonde. Door die plek zou men kunnen doordringen tot in het centrum.

Verhaal van Step,
Geïllustreerd door
Jean Graton



— Zo'n hels weer! zei Rochester lachend. He, Stevens, daal niet zo laag, kerel! Mijn reumatieke ledematen houden niet van vochtigheid en de zee is nat vandaag!

Door het glas van de cockpit wierp Stevens een oogslag op de oceaan, enkele honderden meter beneden hem. Het was een angstwekkend en groots schouwspel. Huizenhoge golven stegen met ongehoorde kracht op en ze geleken op vele grijparmen die

trachtten het broos apparaat dat uitdagend boven hen scheerde, te grijpen.

— 160 per uur! kondigde Rochester aan.

Er verliepen enkele sekonden...

180.,. 190... 200...

Rustig en kalm noteerde Rochester de cijfers die de sterkte van de wind aanduidden en meteen een idee gaven van de omvang en de kracht van het tempeest.

— 220...

Iedereen dacht aan Galveston. De Amerikanen denken altijd aan Galveston wanneer er sprake is van een orkaan. Op 8 september 1900 ging er een orkaan over Galveston, gelegen in de golf van Mexico. De zee stroomde over de daken van de huizen en er vielen zes duizend doden. Te Galveston had de wind nochtans slechts een snelheid van 150 km per uur.

— 240... 250...

Het vliegtuig maakte een looping en Rochester had moeite om zijn apparaten en zijn papieren op hun plaats te houden, de marconist kreeg een termosfles op het hoofd. Dit alles gebeurde bliksemsnel. Bob had de riemen, waarmee hij aan zijn zetel bevestigd was, waarschijnlijk niet goed vastgegespt want hij verloor het evenwicht en botste met het hoofd tegen een stijl van de cockpit. Hij verloor het bewustzijn. Op deze plaats ontmoetten de winden, die rond de as van de cycloon draaiden, andere, vaste stromingen en de B 29 werd als door de vuist van een reus uit het evenwicht geslagen en gleed snel in de diepte in. Alleen Mac Cormick kon het grootste onheil voorkomen, indien hij daartoe nog de tijd kreeg. Hij maakte de riemen die de schouders van Stevens gevangen hielden los, gaf zijn gezel enkele flinke oorvijgen zodat deze weer tot het bewustzijn kwam en greep dan zelf de kommando's. Enkele sekonden later vatte de B 29 opnieuw steun op de luchtlagen en kon weer hoger stijgen. Stevens en Mac Cormick hadden geen woord met elkaar gewisseld. Eensklaps was het net of het zwaar toestel door een katapult werd afgeschoten, een heftige schok en de vier inzittenden van de B 29 voelden hoe zij in het hart van een ongelooflijk heldere en kalme wereld werden geslingerd. Hier was er geen stormwind meer... Zij waren nu aangekomen in het centrum van de cycloon. Daar in het midden van het wilde tempeest was het rustig. De wereld rond hen geleek op een mooie zomeravond met een oranjekleurige zonneschijf vlak boven hun hoofd, die de rimpeloze zee deden glanzen. Maar niemand had tijd om dat mooi schouwspel te bewonderen. Met verminderde snelheid maakten zij de ronde van de trefter, die een diameter van een tiental kilometer had. Rochester mat de snelheid en de richting van de tornado, dan lieten zij in het oog van de cycloon weerballons op die bestemd waren om belangrijke inlichtingen over de drukking en de temperaturen over te brengen. Tien minuten later zette de B 29 koers naar het westen en boorde opnieuw door de muur van de orkaan. De schok was minder brutaal dan op het moment toen ze uit het tempeest gekatapulteerd waren, maar toch was het uiterst moeilijk in die muur door te dringen. Het viermotorig toestel bevond zich weer opnieuw te midden van de duisternis en moest de strijd aanbinden met de vreselijke wervelwinden. De terugkeer was echter minder dramatisch dan de heenreis.

Weldra kwam de zon opnieuw te voorschijn. Onder de wielen van het toestel lag Kindley wit en groen, de landing geschiedde zonder incidenten. Uitgeput maar toch tevreden sprongen de mannen uit de B 29. Sedert het incident hadden Stevens en Mac Cormick geen woord met elkaar gesproken.

— Bob, ga je mee een glas drinken? vroeg de Ier.

Bob keek hem aan en glimlachte.

— Ja, heel graag, mijn beste Mac. Zonder jou zou ik vandaag een glas gedronken hebben, dat me voor de rest van mijn leven van de dorst zou hebben bevrijd!

— Maak geen praatjes, man, en kom mee!

Gearmd als dikke vrienden liepen ze naar de bar...

Volgende week:

DE RENDIEREN KOMEN

HERKEN JE DEZE VLIEGTUIGEN?



Vul onderstaande bon in en stuur hem aan



samen met 5 B.F. in postzegels of een internationaal antwoordcoupon

Indien je antwoord juist is, ontvang je een gratis nummer per kerende post.

Te zenden aan MACH MAGAZINE
Vanderkinderestr., 116, Brussel 18
Naam : ....
Volledig adres : ....
....
Naam van het toestel : ....
Land van herkomst : ....



DE GROTE

Geholpen door zijn broer, oefent Michel Vaillant zich voor de Grote Prijs van Francorchamps.
zinnig telefoontje. Enkele sekonden later springen de twee broe





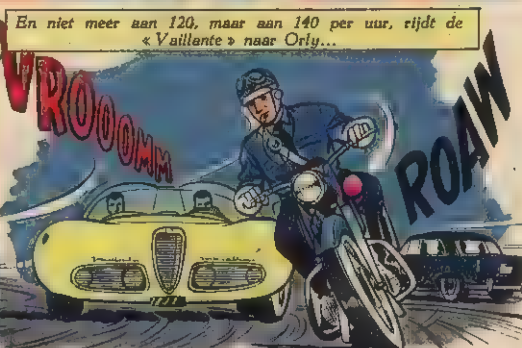


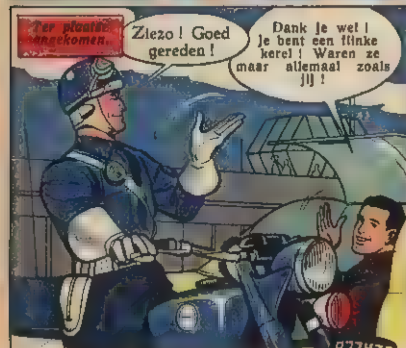














MATCH

DOOR jean Graton



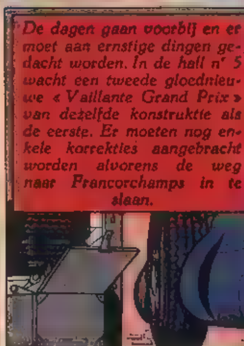


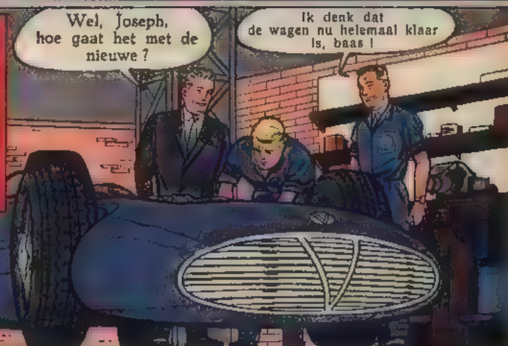
zekere dag krijgt de jonge piloot een geheim-
hun wagen...



















Je houdt van mooie en spannende geschiedenissen. Daarom lees je het album « LEVE DE SPORT ». (Wordt voortgezet.)



DE COMMODORE

Tekst van J.-M. CHARLIER Geïllustreerd door REF

Een boodschapper komt uit Fort Sumter te Tucson toe om er majoor Dundee van te verwittigen dat de Apachen een ranch hebben aangevallen. Steve Howard, de verkenner, vertrekt onmiddellijk naar Fort Sumter...

SEDERT een week, en wel bepaald sedert de dag toen Dave Sanders het dorp kwam binnen gereden om te melden dat zijn ranch in brand gestoken en zijn familie ontvoerd was, kende Fort Sumter dagen van grote opwinding en spanning.

IN kleine groepen hielden de weerbare mannen een klopjacht in de bergen. Zij zochten naar de ontvoerders, maar vonden van hen geen spoor. Hun woede en hun haat had het toppunt bereikt. Bang voor zijn verantwoordelijkheid, maar onbekwaam de opwinding van zijn dorpsgenoten te bedaren, had de sheriff een boodschap naar majoor Dundee gestuurd. Zou deze koerier er in geslaagd zijn over de bergen te komen ?... De kans was niet groot, want alle wegen waren versperd. Dit nieuws werd voor het eerst gemeld door een cowboy, die langs de weg van het oosten naar Santa Fé wilde rijden. Alvorens hij de bergengte had bereikt, was hij op de Apachen gestoten en hij was slechts op het laatste nippertje kunnen ontsnappen .De « stagescoach » van Phoenix was niet te Fort Sumter toegekomen. Later waren de boeren en de mijnwerkers, die alleenstaande hoeven of claims uitbuitten, naar het dorp toegevlucht. Diezelfde nacht zag men een rode gloed aan de horizon en de vluchtelingen balden al wenend de vuisten. Het waren hun hoeven die brandden... Zij vroegen zich met angst in het hart af wat er was geworden van diegenen die niet tijdig de wijk hadden kunnen nemen ? Een golf van woede en angst spoelde over het kleine dorp. Het stond buiten kijf dat Fort Sumter zou aangevallen worden. De mannen keken hun wapens na en vulden hun stock munitie aan. Die avond zoals iedere avond trouwens, was er veel volk bij Jesse Laramie. Zijn saloon was de enige plaats van Fort Sumter waar men 's avonds met elkaar een praatje kon voeren. Het spreekt vanzelf dat iedereen er in die bewogen dagen naartoe ging om het laatste nieuws te vernemen. In de grote zaal vol rook was het eivol en achter de hoge toonbank goochelden de Mexicaanse schenkers met flessen alkohol.

Plotseling hoorde men buiten het lawaai van een galop. Enkele ruiters kwamen langs de enige dorpstraat naar het saloon. Ze sprongen uit het zadel, wierpen de deuren open en een hoge gestalte verscheen.

— De Commodore !

Alle blikken keerden zich naar de man en een luidruchtige ovatie begroette zijn intrede.

— Hallo,Cutter !

Jesse Laramie boog als een knipmes en ging de man tegemoet. Hij was groot, had brede schouders, gitzwart gladgestreken haar en een snor zo fijn en zo zwart dat men kon menen dat ze op zijn olijfkleurig gelaat gepenseeld was. Hij rookte een lange, mexicaanse sigaar en om zijn lippen lag een sardonische trek. Hij was nog niet lang te Fort Sumter, maar iedereen wist dat het er stoof wanneer deze trek zich verdiepte tot een grimas. Cutter stond bekend als een scherpschutter.Men wist niet van waar hij kwam, maar het was geweten dat hij officier was geweest in het leger van de Sudisten. Hij verborg het trouwens niet dat hij daar zijn bijnaam had gekregen.

— Iets nieuws, Commodore ?

Jesse Laramie nam een fles en schonk de glazen van Cutter en zijn gezellen vol.

— We zullen weldra van dat rode venijn verlost zijn ! Sedert gisteren hebben we een klein idee uitgewerkt dat de Apachen op de knieën zal dwingen !

Het was doodstil in de zaal. De Commodore was tevreden met de aandacht die men aan zijn woorden schonk. Hij nam de tijd zijn glas te ledigen en vervolgde dan :

— Indien iedereen de zaak aanpakt zoals wij, dan hebben we de soldaten niet meer nodig om hier de vrede te herstellen. Jullie weten dat het wild schaars is in de bergen en dat de Apachen bijna uitsluitend moeten leven van vlees van de bisons die zij in de vlakte neervellen. Wanneer wij de kudden uitroeien en naar het oosten verjagen, dan zullen die vervloekte prairiehonden spoedig van honger sterven. Mijn jongens en ik hebben ons reeds aan het werk gezet. In twee dagen tijd verdreven wij twee kudden en schoten meer dan honderd dieren neer. Nog enkele raids zoals deze en er is geen enkele buffalo meer op honderd mijlen in de ronde !

Er viel een grote stilte na deze cynische woorden. De mensen waren een ogenblik verbaasd. dan riep een verontwaardigde stem :

— De wet verbiedt het afslachten van de bisons. Het is verboden aan de vleesreserves van de Indianen te raken !

Cutter lachte beledigend.

— We moeten die giftige luizen misschien met handschoenen aanpakken ? Zij schrokken er toch niet voor terug ons aan te vallen, onze hoeven in brand te steken en ons vee af te maken ! Van het leger moeten we geen hulp verwachten. Indien wij niet eerst toeslaan, zullen de soldaten hier nog slechts puinen en lijken vinden.

Een luid gejubel steeg op. maar een scherpe stem weerklonk boven het tumult uit en diegenen die zich naar Cutter wilden reppen, bleven als versteend op hun plaats staan.

— Kalmte ! Luister...

Iedereen keerde zich naar de deur. Terwijl Cutter sprak, was er een man toegekomen die onbeweeglijk in de deuropening was blijven staan. Hij sprong nu op een tafel en keek de opgewonden mensen in de ogen.

— Wees kalm en bewaar jullie gezond verstand. Die dwaze represailles zullen de Apachen nog woedender maken. Weten jullie reeds of het wel de Apachen waren of de Indiaanse nomaden die de hoeve van Runyon-Creek in brand staken en het vee uitmoordden ? De oorlogen tegen de Indianen hebben aan dit land reeds te veel bloed en te veel goud gekost. Ik ken Cochise, het opperhoofd van de Apachen. Hij is een eerlijk en loyaal man. We moeten trachten met hem te onderhandelen en we moeten hem vragen de schuldigen te straffen... Nadien hebben we nog tijd de wapens op te nemen !

Een vijandig rumoer steeg op. Cutter stond tegen de toonbank geleund, de sardonische trek lag nu duidelijk op zijn gelaat en hij grinnikte :

— Wie ■ die raaf en waarmee bemoeit hij zich ?

De heldere ogen van de andere schoten vonken en hij zei rustig :

— Ik heet Steve Howard. Ik ben verkenner van het Indiaans Bureau en ik kom thans van Tucson...

Volgende week :
OOG IN OOG



DE AVONTUREN VAN CHICK BILL DE COWBOY door TIBET*

TEGEN DE MUUR

TEKST VAN GREG*

Als Kid Ordinn er zich van bewust wordt dat hij een berucht bandiet heeft gevangen genomen, gilt hij van schrik...

























(Wordt voortgezet.)

Ken je reeds de albums « DE KAT ZIT IN DE ZAK » en « DE PIJPEKOP » met als grote helden Dog Bull en Kid Ordinn?

De GESCHIEDENIS van de WERELD

TEKST VAN J. SCHOONJANS

TEKENINGEN VAN L. EN F. FUNCKEN

CALVIJN

DE Lutheraanse hervorming werd in Duitsland doorgevoerd door de adel. In Frankrijk zal de Calvinistische hervorming door het volk geschieden. Men zou kunnen zeggen dat het Calvinisme de eerste vorm van socialisme in het Westen was. Het protestantisme van Calvijn was zo gevaarlijk omdat Calvijn een uiterst gedisciplineerde organisatie had gevormd. Het was eigenlijk « een staat in de staat ». Men moet hieraan toevoegen dat Calvijn helemaal anders was dan Luther.



1. — JEHAN CAUVIN

HIJ heette eigenlijk Jehan Cauvin en werd geboren te Noyon in de schaduw van de katedraal in het jaar 1508. Het was niet erg gezellig bij de familie Cauvin. Jehan studeerde aan de universiteit van Parijs. Hij was hard, koud en koppig. Hij sloot vriendschap met de humanisten die de leer van Luther aankleefden en kompromitteerde zich zodanig dat hij in 1533 de wijk moest nemen. Hij schreef toen zijn « Institutio religionis christianae ». Zijn leer was zeer streng, zelfs kaartspelen en dansen was verboden. Hij predikte het dogma van de predestinatie dat de uitverkorenen scheidde van de verdoemden of verworpenen. Het was een soort fatalisme dat te dien tijde veel indruk maakte.



2. — GENEVE

IN 1536 vestigde Calvijn zich te Genève. De stad was zo juist in opstand gekomen tegen de hertog van Savoje en tegen zijn bisschop. Door een eed was zij verbonden met de steden Bern en Freiburg. Vandaar de naam eedgenoten, eidgenossen, Hugenoten. Zij was toegetreden tot de Helvetische Confederatie. Calvijn werd de diktator van Genève en Genève werd een ware dodenstad.

3. — EEN WAAR DIKTATOR

ER weerklonk geen vrolijk lied meer, er werd niet gedanst, er was ook geen teater en zelfs geen spel. Iedereen was gedwongen de preken bij te wonen in de tempels. De gelovigen moesten zich in sombere kleren hullen. De tucht was streng en wie er van verdacht werd niet precies te doen wat Calvijn voorschreef werd streng gestraft. De stad werd geregeerd door pastoors en ouderlingen (presbyters). Vandaar komt de naam van de Presbyteriaanse Kerk. Calvijn stichtte een academie of universiteit, die in de gunst kwam dank zij het talent van Theodorus Beza, die er les gaf. Na Calvijns dood was hij het erkende hoofd van de Calvinisten in Europa. Hij gaat door voor milder dan Calvijn.





4. — MIGUEL SERVET

OP zekere dag vestigde de Spanjaard Miguel Servet zich te Genève. Hij was een geleerde, geneesheer, aardrijkskundige en teoloog. Hij werd er onmiddellijk van verdacht « ketterse » denkbeelden te hebben en werd dan ook prompt aangehouden door de volgelingen van Calvijn. Servet werd gefolterd en uiteindelijk veroordeeld om op de brandstapel te sterven opdat hij de wereld niet meer zou verpesten met zijn ketterse ideeën. Calvijn zelf stierf in 1564.



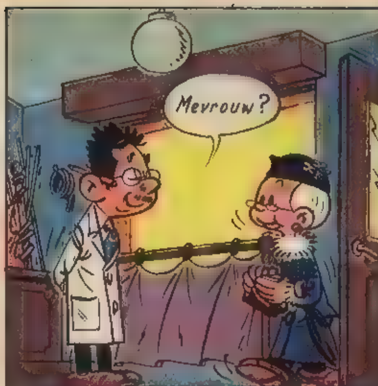
5. — DE PURITEINEN

DE Calvinisten verspreidden zich in Frankrijk onder de naam van Hugenoten, in de Nederlanden, in België en vooral in Nederland, onder de naam van Geuzen, in Schotland onder de naam van Puriteinen. Het is John Knox die de Schotten bekeerde tot de nieuwe doctrine en ze imposeerde aan heel Schotland in het jaar 1560. Het Puritanisme zou zich in het koninkrijk Engeland en ook in Amerika verspreiden.

(Wordt voortgezet)

TANTE ZENOBIE EN HET KUSSENTJE

DOOR M. MARÉCHAL







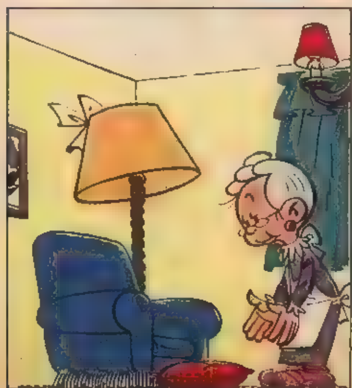



















Pas op als je naar beneden komt, het tapijt ligt los . . .


U zei?

Niet zo erg, hoor ! De zetel is stevig !

Tot ziens
Ja, maar...

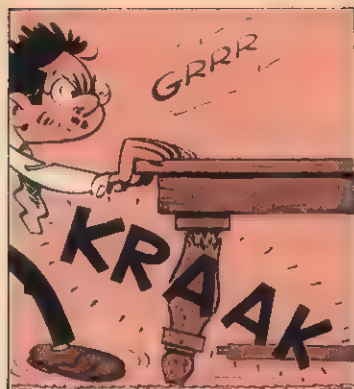
... de kleur van het tapijt past niet bij die zetel ...

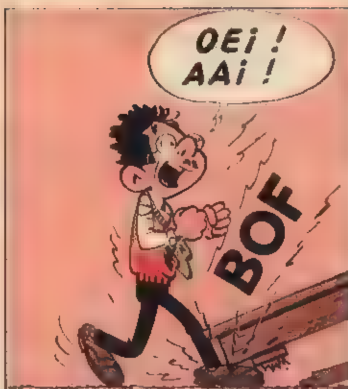
Het volstaat de meubels te verzetten ...

... om 't tapijt op te lichten...

. . . en het te verwisselen ...

... met het tapijt van de slaapkamer !

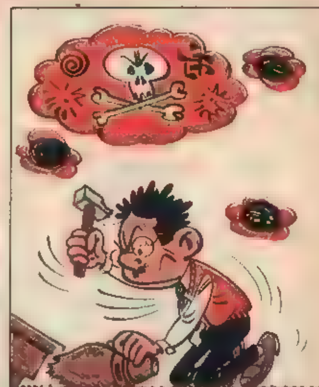

GRRR
KRAAK


OEi ! AAi !
BOF


OEi ! OEi !

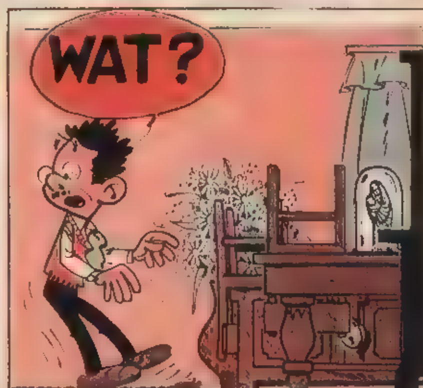

Het is niets, die poot was altijd nogal broos !
HOLA! HOLA!


Kijk, daar - mee kan je de schade wel eventjes herstellen !




OEi! OEi!
Sla niet op je vingers, verdraaid! Dat doet pijn !


Ik vraag me af of het niet eenvoudiger zou zijn het salon naar de slaapkamer en de slaapkamer naar het salon te ver - huizen...


WAT?


Neen ... Weet je wat we zullen doen ?
Neen ...


Ik vind dat we de zaken te ingewikkeld maken...Neem het kussen doodgewoon weer mee ! Stanislas moet met zijn oud kussentje maar tevreden zijn !

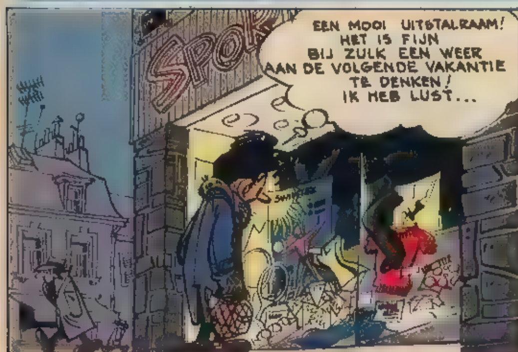

Even later...
Denk toch even na! Je bent niet sterk genoeg om in een mijn te werken !
SNIF SNIF

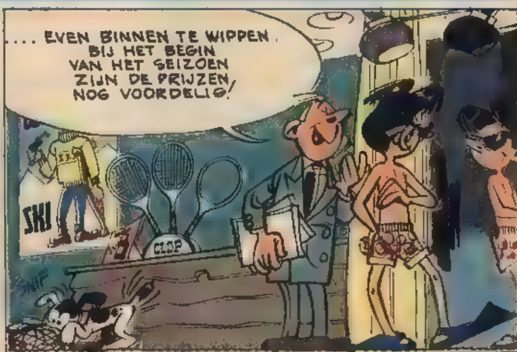


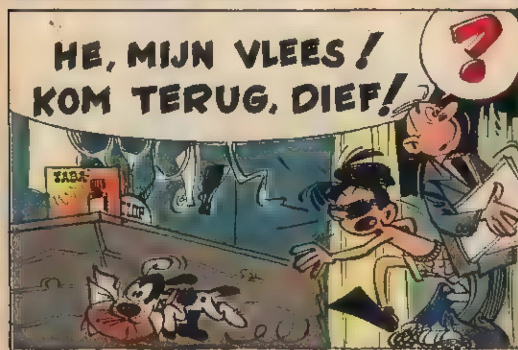
TON en TINNEKE

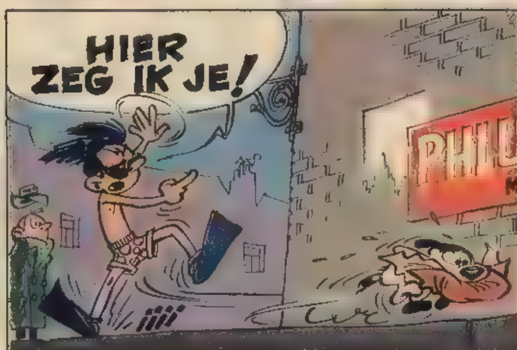
DOOR Franquin

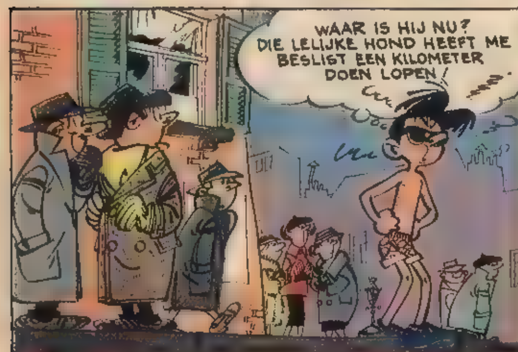


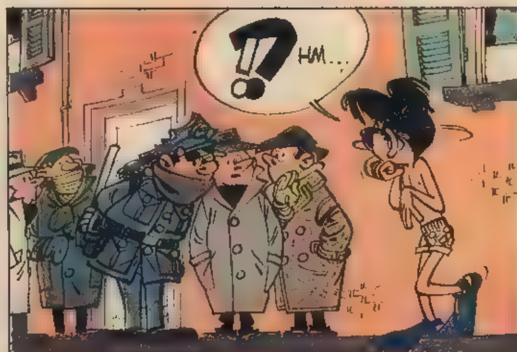




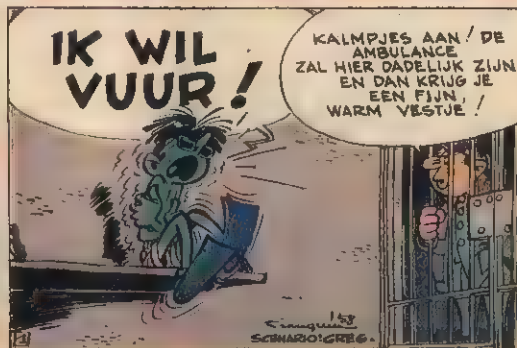






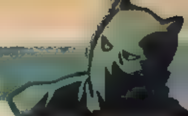






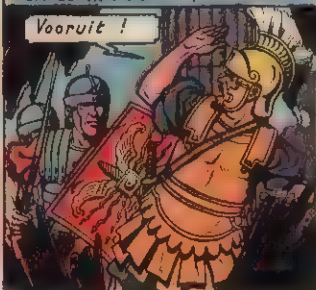


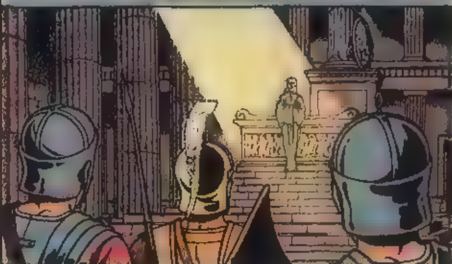
DE ZWARTE KLAUW



De tempel van Icara wordt bestormd...









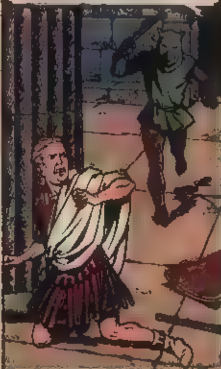
















(Wordt voortgezet.)

TWEE KNALVLIEGTUIGEN

DE VOODOO: 1960 KM. PER UUR — DE GRIFFON II: 1,85 MACH

Is het een voorhistorisch monster? Neen, het is het experimenteel toestel GRIFFON II van voor gezien.



WE stellen eerst de **Voodoo** voor, waarmee majoor Adrian E. Andrew op 18 december van vorig jaar een snelheid van 1.960 km per uur bereikte. Hij brak daarmee het rekord van Peter Twiss, 1.822 km per uur, gehaald met een **Fairey FD-2** met deltavleugel.

De **Voodoo** is geen experimenteel toestel, maar een jachtvliegtuig dat de bommenwerpers van de U.S. Air Force begeleidt. De prestatie van majoor Adrian E. Andrew krijgt daardoor nog meer waarde. De **Voodoo** werd gebouwd door de Mac Donnel Aircraft Corporation en is voor het ogenblik het grootste en krachtigste eenmansvliegtuig. Het is niet het snelste. Er zijn inderdaad nog snellere militaire vliegtuigen, o.m. de **Lockheed F-102 Starfighter** en het Franse toestel **Trident.** De **Voodoo** is uitgerust met twee straalmotoren met postverbranding Pratt en Whitney J-56 met een stuwkracht van zes ton. Dat is natuurlijk enorm, maar men mag niet vergeten dat de **Voodoo F-101 A** bij het opstijgen 20 ton weegt.

De **Nord-1502 Griffon II** bereikt de fenomenale snelheid van 1,85 mach (de snelheid van het geluid is gelijk aan 1 mach of ongeveer 1.800 km per uur). De tijd te tellen : een, twee en daar heb je reeds 250 m afgelegd! Ongelooflijk!

De **Griffon** is een interessant toestel : met zijn dikke buik, zijn driehoekige vleugel en zijn driehoekige staartvlakken, vooraan aangebracht, gelijkt hij op geen ander vliegtuig. Die dikke buik heeft de **Griffon** te danken aan het feit dat er achter zijn straalmotor, een Atar 110, een statoreaktor, is aangebracht. Dit motortype is niet alleen het krachtigste, maar tevens het eenvoudigste ter wereld. Hij beschikt immers over geen enkel bewegend stuk, maar kan slechts aanslaan wanneer het toestel een zekere snelheid heeft. Vandaar het feit dat er een straalmotor nodig is. Eens in gang echter geeft de statoreaktor in een ommezien 20 ton stuwkracht.

De bouwers van dit vliegtuig kunnen prat gaan op hun realisatie. De piloot trouwens ook!



Het eenmanstoestel MAC DONNELL F 101 A VOODOO.

Hier ziet de GRIFFON II er normaler uit, maar toch is hij een zonderling insekt!

WETENSCHAP EN AVONTUUR

DE GOTHARDTUNNEL IS 75 JAAR OUD

EEN MEESTERWERK VAN DE XIX^{de} EEUWSE TECHNIEK

Tekst en tekeningen van PHIL DAMBLY

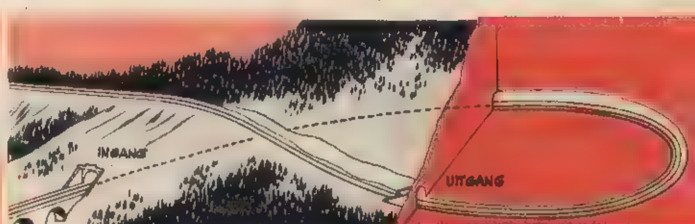
DE Sint-Gothardlijn verbindt de grote industriële centra van het noorden en het zuiden van de Alpen. Dank zij haar geographische ligging is deze lijn de beste en snelste weg tussen noord en zuid. De tunnel verkort de afstand van het transport van het zuiden en het oosten van Italië naar het noorden van Zwitserland en de transit over Zwitserland naar Duitsland, België, Holland, het noorden van Frankrijk, Engeland en Skandinavië. Dezelfde voordelen gelden natuurlijk ook voor het transport in omgekeerde richting dus van noord naar zuid.

Na het aanleggen van de tunnel werd niet alleen het transport van goederen intenser, maar ook het reizigersverkeer. Het toerisme, en dan vooral in de richting noord-zuid, neemt bestendig toe. Italië van zijn kant stuurt ieder jaar duizenden emigranten naar het noorden. De promotors van de Sint-Gothardlijn voorzagen 250.000 reizigers per jaar. In 1883 was dit cijfer echter reeds tot een miljoen gestegen. In 1900 werd de drie miljoen overschreden en in 1956 reden er vijf miljoen reizigers door de Sint-Gothardtunnel.

In 1884 legde de snelste trein de afstand Bazel-Chiasso af in 9 uur 40 min. Na de elektrificatie in 1924 werd dezelfde afstand afgelegd in 6 uur 12 minuten. Thans duurt het nog vijf uren met een gemiddelde snelheid van 64 km per uur. Dat lijkt niet veel, maar je moet bedenken dat deze trein heel wat hellingen moet opklimmen. Deze hellingen waren trouwens de « zorgenkinderen » van de ingenieurs, belast met het aanleggen van de grote tunnel. Al te steile hellingen moesten in de mate van het mogelijk vermeden worden. De vele bergstromen die neerstorten in de enge valleien verplichtten de konstrukteurs zo lang mogelijk in het dal van de Reuss en de Ticino te blijven.

Om het groot verschil van niveau in redelijke mate weg te werken, werd de lijn kunstmatig verlengd en werden er schroeflijnvormige tunnels in de bergflanken geboord. De Sint-Gothardspoorlijn telt niet minder dan 71 tunnels en 519 bruggen en viadukten. Hieraan moeten wij dan de vele konstrukties toevoegen die speciaal werden aangelegd om het spoor te beschermen tegen lawines en de val van rotsblokken. De realisatie van de spoorlijn tot aan de tunnel en van de tunnel zelf, zijn waarlijk meesterwerken van de spoorwegtechniek van de negentiende eeuw.







OP DE ILLUSTRATIE ZIE JE DE BRUG OVER DE TICINO NABIJ AIROLO.

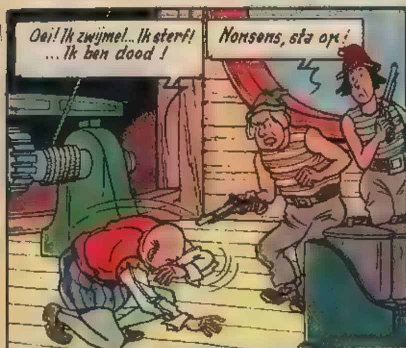


HET GOUDEN PAARD



DOOR WILLY VANDERSTEEN

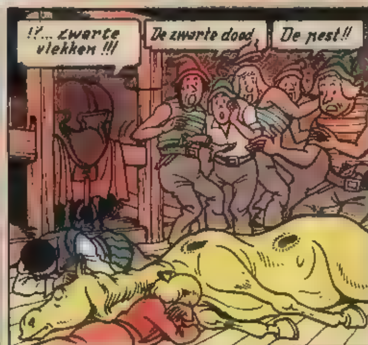
Lambik heeft een puik middel gevonden om de leden van de bemanning, die nog bij hen op het schip waren gebleven, op de vlucht te jagen...





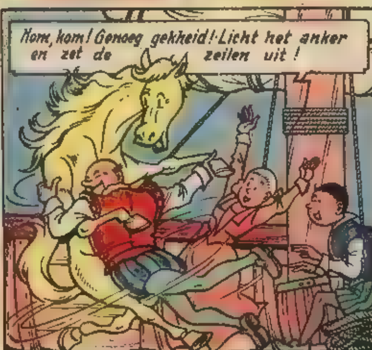




















(Wordt voortgezet.)

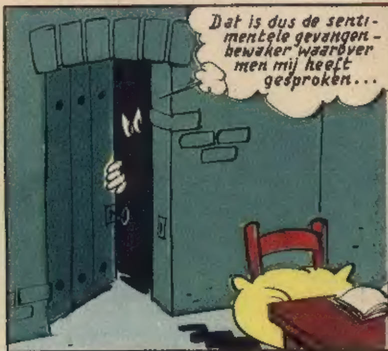
ZIZANION DE VERSCHRIKKELIJKE !

door RAYMOND MACHEROT

Er woedt een heftig onweer en de bewaker van de gevangenis waarin Anthraciet zijn straf uitboet, is verdiept in een boeiende roman...









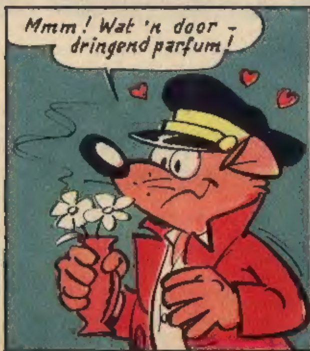


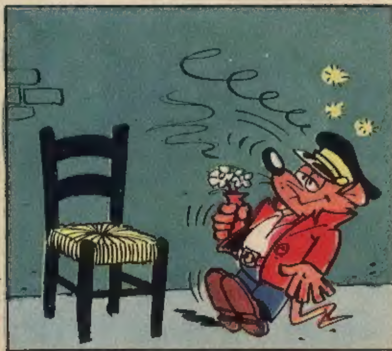














(Wordt voortgezet.)

DE GEHELE GESCHIEDENIS VAN DE LUCHTVAART

vanaf de helicoptervliegmachine, gebouwd door de Engelsman Cayley in 1843 tot de toestellen Stuka, Lancaster, Liberator, Hurricane, Messerschmitt zonder de « Vliegende Hond » van 1890 te vergeten die er in slaagde gedurende dertig seconden op een hoogte van 50 cm, het vliegtuig der gebroeders Wright en de beroemde tweedekkers Breguet die gedurende de oorlog 1914-1918 aan het front zoveel opdrachten uitvoerden.
Deze prachtige en spannende geschiedenis van de Verovering van het Luchtruim leert je de collectie « De Geschiedenis van de Luchtvaart » die je in het geheel 20 reeksen prachtige kleurchromo's aanbiedt, formaat 13x20 cm, nauwkeurige reproducties van alle vliegtuigmodellen gemaakt sedert de oorsprong van de luchtvaart tot 1945 (10 reeksen van 6 chromo's van de oorsprong tot 1914. 10 reeksen van 6 chromo's van 1940 tot 1945)



De chromo's « Geschiedenis van de Luchtvaart » zijn verkrijgbaar per reeks van zes, in ruil van 100 KUIFJE'S punten. Om ze ten volle tot hun recht te laten komen en je toe te laten ze zorgvuldig te bewaren, bestaan er twee prachtige albums « Luchtvaart ».

Deel I : gecartonneerd : 50 F.
Luxe uitgave : 60 F.
Deel II : gecartonneerd : 50 F.

N. B. – Op bladzijde 11 vind je de lijst van de kwaliteitsprodukten die je de de KUIFJE'S BON aanbieden.
Stuur je bons naar KUIFJE, Dienst T, Paul-Henri Spaaklaan, 1-7, BRUSSEL 7

DE POSTI

IN DE EXPO 58



DE KUIFJE'S autorenbaan is het centrum geworden van gezonde ontspanning en pret. Op de foto zie je vijf konkurrenten aan het stuur van hun MERCEDES renwagen. Ze starten zo dadelijk onder het waakzaam oog van onze animator en een agent van Touring Wegenhulp.

EEN LEUK BAANTJE



IN een Zweeds blad stond volgende aankondiging te lezen : « Een warenhuis zoekt een jonge verkoper die na de eerste oorveeg nog glimlacht en vriendelijk blijft... »

TE VEEL GEVRAAGD !



HENRI RILEY, Brits staatsburger maar woonachtig in de Verenigde Staten, verloor zijn vader (die in Engeland was gebleven) en werd erfgenaam van twee miljoen. Hij stak de grote plas over en vernam van de notaris dat hij voortaan in Engeland moest blijven indien hij de erfenis wilde opstrijken. « Dat is te veel gevraagd », zei Henri Riley, en hij nam de eerste boot die weer naar de U.S.A. vertrok !

WAT IS EEN SPIEGEL ?

EEN laboratorium van de universiteit van Heidelberg vroeg aan de ekonoom de toelating om een spiegel te kopen. « Geen kwestie van ! antwoordde de ekonoom. Een spiegel is geen wetenschappelijk voorwerp ! » De leider van het laboratorium zei niets, maar lachte ongetwijfeld in zijn vuist want hij diende een nieuwe aanvraag in, ditmaal echter sprak hij niet meer over een spiegel, maar



over een « reflector van het menselijk gelaat ». Deze reflector werd onmiddellijk aangekocht !

DE STATISTIEK ALS LIEFHEBBERIJ

EEN Brit, die de statistiek als hobby koos rekende uit dat sir Walter Scott 166 uren heeft nodig gehad om het eerste hoofdstuk van zijn « Ivanhoe » te schrijven. Hij telde ook hoe dikwijls men de uitdrukking « Het ijzeren gordijn » in de laatste jaren gebruikte en kwam tot dit sommetje : 682.091. Als jij niet meer weet hoe je je vrije tijd moet doorbrengen, maak je ook maar wat statistiekjes, hoor !





POLAR TIMES

DE « Polar Times » is een blad dat uitsluitend nieuws over de Noord- en Zuidpool publiceert. August Howard die het blad nu sedert bijna 30 jaar te New York uitgeeft, is er de direkteur van, de hoofdredakteur, de redakteur, de invormer en de corrector. Hijzelf zette nooit een voet aan de Noord- of aan de Zuidpool en om zijn artikels te schrijven gebruikt hij uittreksels uit de internationale pers. Zijn vrouw en zijn twee kinderen zorgen voor de verzending van het blad : de 1.800 exemplaren worden naar 41 Amerikaanse staten en 24 landen gestuurd. De « Polar Times » heeft 32 bladzijden en wordt door de specialisten van de poolexpedities beschouwd als een technisch waardevol blad. Het leger is er op geabonneerd, de Amerikaanse Marine, het staatsdepartement, de UNO, en de contraspionagedienst C.I.A. Het is dus mogelijk een goed blad te maken met de artikels van anderen en specialist te zijn inzake zekere dingen, die men nooit aan den lijve heeft ondervonden. Inderdaad... August Howard schrijft toch over de koude aan de Pool met zijn voeten op de kachel !



Antwoord op de test

BEN JE REDELIJK !

10 JA : Jij bent heel erg redelijk, beste vriend, en wij feliciteren je van harte !
VAN 7 TOT 9 JA : Je leeftijd in acht genomen ben je een redelijke en verstandige jongen !
VAN 4 TOT 6 JA : Jij bent te verstandig opdat je in de toekomst niet meer aandacht zoudt schenken aan de stem van het gezond verstand.
VAN 1 TOT 3 JA : Je bent eerder grillig.
NUL JA : Je gezond verstand haalt zelden de bovenhand. Tracht in de toekomst minder grillig te zijn.

OM AANDACHTIG TE BEKIJKEN



DE foto is geen reproduktie van een abstrakt werk, maar wel de eerste luchtfoto van het punt van de wereld, waarover zoveel gesproken wordt, maar dat nog maar weinigen hebben kunnen zien : de Zuidpool.
De aardas zelf, die zoals men weet geen vast punt heeft, maar tussen zekere grenzen schommelt, wordt op de foto aangeduid door de cirkel, die men opmerkt bovenaan en die ter plaatse met tonnen werd gemaakt. Men bemerkt eveneens, onderaan de foto, de Amerikaanse Amundsen-Scott basis, die op ongeveer 720 meter van de pool werd gevestigd.

MEN HOEFT DE SCHAPEN NIET MEER TE SCHEREN

HET zou voortaan niet meer nodig zijn de schapen te scheren. Enkele weken voor de bepaalde periode van het scheren kan men de vacht van de schapen inwrijven met een chemisch produkt dat de wol van de huid scheidt. Men hoeft de wol nog slechts op te rapen. Aldus een bericht uit Australië...

Het weekblad « KUIFJE » : 13e jaargang. Lombard Uitgaven, P.-H. Spaaklaan, 1-7, Brussel-Zuid. — P.C.R. 1909.16 — *Uitg.-Dir.* : Raymond Leblanc, Isidoor Gerardlaan, 9, Brussel. — *Heliodruk* : Drukkerij-Heliogr. C. Van Cortenbergh, p.v.b.a., 290-292, Van Volxemlaan, Vorst-Brussel. — KUIFJE-Holland : Singel 353, Dordrecht. — Tel. : 3653 — Giro 655.389 —
Abonnement : 5 fl. per kwartaal.
NEDERLAND : 60 cent. - CANADA en de USA : 15 Cents. BELGISCH CONGO en het buitenland : 10 F.
HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND :
Congo : KUIFJE CONGO - P. B. 449, Leopoldstad (B.C.)
Frankrijk : DARGAUD S. A., 31, rue du Louvre, Paris 11e
Zwitserland : INTERPRESS S. A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada en U.S.A. : PERIODICA inc. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)
ABONNEMENTSTARIEF

	België	Belg. Congo en buitenland	Canada en Ver. Staten
3 maanden ...	95,— F.	105,— F.	$ 2.00
6 maanden ...	180,— F.	205,— F.	$ 4.00
1 jaar	350,— F.	400,— F.	$ 7.00

Oplage gekontroleerd door Devea.

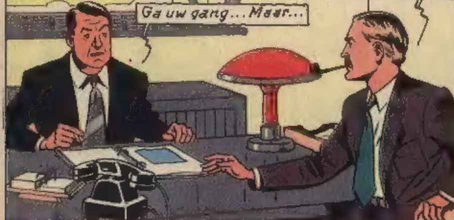



S.O.S METEOREN!

door E.P. JACOBS



Kapitein Blake heeft een onderhoud met divisiekommissaris Pradier van de DST en ontdekt op een brief, die uit Stockholm komt, een verdacht teken...











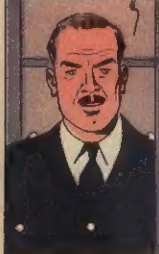


















(1) Beroemd Duits professor, uitvinder van dit systeem.

(Wordt voortgezet.)